

*Après le grain. Sous un ra-
de soleil inatten-
entre deux levées de t-
envahies d'herbes folles, n-
pénétrons dans le minusc-
port de Martinsha-*

Sous le vent **ALLEMAGNE** des îles de Poméranie



Le dépaysement n'est pas forcément où on l'attend. Dans les chenaux étroits entre les îles et les côtes allemandes de la mer Baltique, nous avons croisé des nuées d'oiseaux migrateurs, des voiliers anciens entretenus comme des bijoux et des vestiges d'une autre époque.



Jamais je n'avais vu de cygne voler, je ne savais pas ce que je manquais. En une semaine de croisière sur les côtes allemandes de la mer Baltique, c'était un spectacle quasi quotidien, jamais banal. Si lourd et si élégant. Cette ogive trapue précédée d'un cou interminable, ces ailes attachées très en arrière, les battements amples et lents, et ce bruit : à trente mètres, on entend le cygne brasser le vent, dans un son d'éolienne tournant mollement sur la campagne.

L'ÎLE DE RÜGEN, À DEUX HEURES DE TRAIN DANS LE NORD DE BERLIN, est réputée pour ses stations balnéaires, ses hôtels rococo, ses falaises de craie et ses longues plages de sable blanc. Ses voisines Usedom et Hiddensee lui disputent la fa-

veur des guides touristiques, falaises en moins. Côté pile, entre îles et continent, c'est un autre paysage, où nous avons musardé cinq jours de rang.

Nous avons navigué en ex-RDA dans un panorama de landes et de forêts scandinaves, de champs épars, de rivages de roseaux et de maisons de chaume, de dunes et de falaises sablonneuses. Les rafales apportent des odeurs de fumée ou de ferme. On tire des bords dans des ambiances de rivière, ce sont en réalité d'anciennes vallées glaciaires envahies par les eaux. A la hauteur de Stahlbrode, lors de notre deuxième jour de navigation, je me suis cru sous le vent de Lymington, entre l'île de Wight et la côte anglaise. Pour Lénine, le communisme, c'était les soviets plus l'électricité. Le Strela-

sund, c'est le Solent plus les éoliennes et les vieux miradors.

En ces parages, il n'est pas rare de naviguer une journée entière avec moins de quatre mètres au sondeur. En s'élargissant, les bras de mer laissent occasionnellement le loisir de baguenauder au gré du vent, mais la pente des fonds est si raide que la côte reste inapprochable en dehors des entrées de port. Le plus souvent, il faut s'en tenir aux chenaux, tracés au cordeau, et malheur à celui qui serait tenté de couper.

C'est un alignement de portes, dont l'enchaînement et l'étroitesse surprennent au premier abord : moins larges, en général, que deux longueurs de notre voilier de douze mètres. En faisant demi-tour dans ces couloirs pour revenir sur nos pas dans l'idée

d'un coup d'œil ou d'une photo, nous avons touché à plusieurs reprises.

IL NE FALLAIT PAS COMPTER SUR LE RETOUR DE LA MARÉE pour se dégager, il n'y a pas plus de marnage en Baltique, mer fermée, qu'en Méditerranée. A la réflexion, les 40 pieds et surtout les 2,05 mètres de tirant d'eau de notre Hans 400 étaient excessifs dans ces eaux (on parlera plus tard de sa largeur qui ne représentait pas un mince problème). A croiser, entre Stralsund et Kloster, une péniche hollandaise à voile, je me suis dit que certains étaient plus à leur place que nous. Il faisait grand beau ce jour-là, il y avait du monde sur l'eau, c'était un défilé dans les deux sens, nous tenions notre droite en nous donnant l'impression





Pipeline. Surgissent ainsi, aux détours de notre navigation, d'étranges vestiges interpellant le voyageur : quels navires se sont-ils amarrés là, en quelle époque ?

A Peenemünde. Un musée de la guerre peut sembler un curieux objectif touristique, mais cette région n'échappe pas à son passé. Si nécessaire, étoile rouge et tubes lance-missiles rafraîchiront les mémoires.



Pilotis. Dans ces marinas conçues pour des voiliers au bau moins conséquent, nous n'avions pas toujours la place pour une défense entre le liston et le pilier de bois.

Nous avons navigué en ex-RDA dans un panorama de landes et de forêts scandinaves, de champs épars, de rivages de roseaux et de maisons de chaume de dunes et de falaises sablonneuses.

sion de descendre la nationale 7.

Il y a du trafic dans ces bras de mer, chalutiers, petits ferries, promène-couillons, wasser-taxis. Faute d'eau à courir à gauche et à droite, on calcule évidemment sa vitesse au croisement d'un bac. Mais aussi, on n'y pense pas forcément d'emblée, à l'approche d'un navire faisant route opposée, car on n'est tout simplement pas sûr de pouvoir passer de front dans une porte.

NOUS COURIONS VENT PORTANT,

ceux d'en face remontaient au moteur, bien obligés. Lorsque soudain notre vent a refusé au-delà de la limite du spiabie, l'asymétrie s'est mis en drapeau, secouant le gréement. N'importe où ailleurs le barreur aurait abattu, le temps de la saute de vent. Ici, il a fallu bon-

dir sur la plage avant et descendre la chaussette de spi sans traîner. En réfléchissant, après coup, les conséquences d'un départ lof dans la brise...

Naviguer dans les «bodden» (lagunes) ne se compare finalement à rien, et s'amarrer dans des marinas locales s'avère une expérience enrichissante. Il s'agit de pontons plantés sur pilotis, et l'on aborde par l'avant, en s'amarant derrière sur deux poteaux de bois. Le système renvoie à une autre époque de l'architecture navale, où les voiliers étaient amarrés à des poteaux très rapprochés.

Dans la plupart des marinas, les 4,08 mètres de large de nos bateaux de 40 pieds passaient tout juste entre les poteaux, ce qui représentait déjà un souci en soi. Un mauvais bau conséquent, donc, et ti-



Ambiances. Passé le petit pont bascu, voici des maisons au bord de l'eau, de pêcheurs de haren, quelques voiliers n à la berge. La crois commence juste et nous y sommes dé,

Sur la Ryck. La a disparu derri un méandre, le reg s'arrête sur barques de pêche perdues a les roseaux, ou des étudia courant par paires le chemin de hal

hommes à bord : un à la barre, les deux autres à déborder comme des sourds sur leur poteau respectif, et personne pour gérer à l'étrave. Notre premier appontement, par fort vent latéral, s'est terminé en travers de tout le monde. Par bonheur, je ne comprends pas l'allemand, ce qui m'a permis de récupérer l'affaire sans trop de stress, malgré les hurlements sur le pont d'un barbu énervé.

NOUS AVONS APPRIS : À ANTICIPER plutôt deux fois qu'une ; à viser des emplacements dotés de voisins immédiats, pour venir, au pire, mourir contre leur flanc ; à jouer avec doigté du propulseur d'étrave, que je considérais jusque-là comme un gadget pour paresseux et maladroits.

Surtout, ne pas s'imaginer que notre croisière s'est résumée à un casse-tête manœuvrier digne du Cours des Glénans. Le dépaysement n'est pas toujours où on l'attend, et notre séjour en Mecklembourg-Poméranie occidentale nous a transportés ailleurs, pour ne pas dire, parfois, dans une autre époque.

J'ai une tendresse pour le tenancier de cette gargote hors d'âge, qui débitait dans ses vieux haut-parleurs une marche militaire alors que se levait (comme six fois par 24 heures) le Ziegelgrabenbrücke, pont reliant Rügen au continent. Et alors que nous sortions du passage, le disque a changé pour «Le pont de la rivière Kwai».



Envol. Partout des oiseaux migrateurs et des cygnes, par bancs entiers, au vol lourd comme des bombardiers.

A Greifswald, où nous avions pris le bateau, nous nous sommes réveillés pour voir passer une pirogue chargée d'étudiants qui payaient comme des forçats au rythme d'un frappeur de tambour. Nous avons levé le nez sur les briques vénérables de Stralsund, une ville de la ligue hanséatique qui a conservé de vrais charmes. Nous avons éclusé là-bas des bières dans un bistrot près du port, au plafond tendu d'un clinfoc tanné par les ans.

J'AI SU QU'ICI IL ÉTAIT POSSIBLE, ET MÊME RECOMMANDÉ, de s'attabler avec de parfaits inconnus au seul motif que des chaises vous tendent les bras, et que les conversations peuvent s'engager avec n'im-

porte quel quidam avant même que ne soit vidé le premier bock. Qu'il s'agisse de disserter sur les mérites comparés de la Rostocker et de la Stralsunder ou de bien d'autres choses encore.

Je me suis baigné nu dans la Baltique (le maillot de bain était resté à bord) sans qu'une seule des personnes présentes sur la plage ne hausse un sourcil. Je me suis retrouvé mortifié pour m'être enquis d'une choucroute, comme un étranger balourd commanderait un cassoulet à La Trinité-sur-Mer. Nous nous sommes éclatés la panse avec «un plat de poissons de toutes sortes accommodés de différentes façons», c'est-à-dire fumés, pour l'essentiel. Je me suis amusé, un peu partout, de ces ba-

Au sommet. Sur l'île d'Hiddensee où les voitures sont bannies, il faut louer un cheval, un vélo ou prendre ses baskets et marcher - modestement - jusqu'au pied du phare qui domine toute la région.



Le dépaysement n'est pas toujours où on l'attend, et notre séjour en Mecklembourg-Poméranie occidentale nous a transportés ailleurs, pour ne pas dire, parfois, dans une autre époque.



teaux de pêche fatigués transformés en estaminets, voire en poissonneries où vous pouvez emporter votre commande aussi bien que déguster sur place. On y fume les darnes de saumon et les filets de flétan dans des armoires de métal noires, dont l'intérieur des portes luit de suie et de graisse.

J'AI MARCHÉ SUR DES PAVÉS DISJOINTS, flâné au milieu de maisons pastel qui n'auraient pas déparé le Sud de l'Angleterre, contemplé de coquettes chaumières et médité devant des kombينات désaffectés. Nous avons croisé beaucoup de vieux gréements ou de quillards

anciens, la plupart entretenus comme des bijoux.

J'ai pédalé à Hiddensee, où les voitures sont interdites. J'ai goûté là-bas plus qu'ailleurs, cette ambiance si particulière qu'on ne trouve propre aux îles sans jamais parvenir à véritablement la décrire.

Nous avons tiré des bords, devant un sous-marin russe devenu une pièce de musée, le long d'un trouilleux aux flancs de bois bûches fatigués, ou encore entre les bergeries marécageuses de l'entrée du port perdu de Martinshafen, et le long de vestiges improbables, de l'Albe rongés par le temps et le froid hivernal. J'ai poussé la barre pour faire s'envoler des oies bernaches, nous avons renoncé à dénicher les bancs de cygne, nous avons vu des hirondelles de rivage se décoller par nuées, et des cormorans comme crucifiés, séchant leurs ailes sur des filets de pêche tendus entre des perches.





Equipage. A Neuendorf, sur l'île si calme d'Hiddensee, nous avons rencontré une sirène. De gauche à droite Grigou, équipier modèle, Philippe, photographe, et Frédéric, rédacteur.



Plantés. Une scène quasi quotidienne, pour notre équipage imprudent et trop pressé de sortir d'un chenal, raser une pointe, s'approcher d'une prairie.

Après le boulot. Les gens du coin ont conservé une foule de vieilles coques étroites et basses sur l'eau, à bord desquelles s'écluse, les fins d'après-midi, la caisse de bière au fond du cockpit.

J'ai de nouveau planté la quille dans la vase, et cette fois pour un long moment. C'était à dix mètres à peine du passage d'un bac, d'où j'avais déduit, bêtement, qu'il y avait de l'eau. Le lendemain nous avons gagné le large par un chenal étroit serpentant entre les bancs de sable, que je n'emprunterais pas par gros temps. Sur bâbord, les mouettes avaient pied.

En mer «ouverte», nous avons

rencontré une bonne brise et une mer courte et hachée, assez méditerranéenne, le genre à bien compliquer l'empennage sous spi. Asymétrique + drisse de chaussette baladeuse + équipage réduit + inattention coupable = cocotier inextricable. Lorsque le spi a enfin réintégré son sac, nous étions par le travers des fameuses falaises du cap Arkona. Les peintures de Caspar David Freidrich et les cartes postales nous les montrent blanches, nous les avons vues jaunâtres, mais peut-être parce que le temps était à la pluie. Nous avons fait halte à Sassnitz, le long de la

jetée où toute la ville se promène le soir.

Nous avons apprécié le lieu mais nous avons vite repris le chemin des chenaux étroits derrière les îles, car c'est là que se cache l'âme de la région. Et avant de rendre bateau à Greifswald, nous avons passé notre dernière nuit sous vent de l'île de Usedom. Au crépuscule, nous nous sommes garés quai dans un créneau étroit avant de rejoindre le bistrot pour siffler des Radeberger dans des verres étroits perlés de condensation. table était à dix-huit pas du bateau j'ai compté. F.A.



PROCHAINE DESTINATION
IBIZA (20)

Allemagne

19^e CROISIÈRE AUTOUR DE L'EUROPE

A 300 euros et une demi-journée de Paris

Le Mecklenbourg-Poméranie occidentale est le plus septentrional des Länder à l'Est de l'Allemagne. Ses côtes s'étendent de Lübeck, à l'Ouest, jusqu'à la frontière polonaise, à l'Est. Nous nous sommes intéressés à la zone la plus découpée, autour des îles de Rügen, Hiddensee et Usedom. La mer Baltique y offre jusqu'à la fin de l'été un climat doux, nous avons navigué en tee-shirt, mais lorsque nous avons quitté les lieux mi-septembre, cela se gâtait, et autour de nous l'on commençait à désarmer les bateaux pour l'hiver (rude en ces latitudes, au-dessus de 54°N).

Nous avons rejoint Greifswald en 1 heure 45 minutes d'avion depuis Paris (251 euros AR/personne) et deux heures de train (35 euros) via Berlin. Il sera un peu plus long de rallier

des ports comme Stralsund, Lauterbach ou Breege, où l'on trouvera aussi des bateaux à la location comme des embarquements en charter ou en école de croisière.

Le guide de navigation «Germany and

Denmark», des éditions britanniques Imray, ne consacre que vingt pages à la totalité des côtes allemandes de la Baltique, mais représente une bonne introduction à la région. Nous nous sommes ensuite débrouillés avec un dictionnaire français-allemand et le guide des ports et mouillages

fourni avec le set de cartes de la zone: un routier au 370 000^e assorti de cartes de détail au 20 000^e et 60 000^e. Les cartes bleues Visa permettent de retirer de l'argent assez facilement, notamment dans les distributeurs de la caisse d'Épargne (Sparkasse), mais elles sont rarement acceptées dans les commerces et restaurants.



Vaste. De la hauteur sous barrots à revendre, un maître bau plus que conséquent, le Hanse 400 offre un sacré volume habitable. Mais la table du carré est petite et la table à cartes minimaliste.

Rapide et (carrément) confortable

Le Hanse 400 illustre la politique de la marque allemande, qui insiste sur l'association confort-élégance-performances. Le chantier de Greifswald a pourvu son 40 pieds (12,10 mètres) d'un volume considérable. La hauteur sous barrot est remarquable, les extrémités sont quasi verticales, le tableau arrière généreux, et le maître bau (4,08 mètres) fait de ce bateau un champion de sa catégorie. Ces dimensions autorisent une cabine de propriétaire extrêmement spacieuse à l'avant, un carré agréable (même si la table est petite et une cuisine en «L»

très vaste. Nous aurions aussi aimé une table à cartes plus généreuse. Les fauteuils club pivotant en tête-à-tête sont très cosy au port, mais font de piètres sièges de navigateur en mer. La cabine arrière (une seule dans la version essayée) est simplement dans la norme.

L'acheteur d'un Hanse 400 pourra opter entre deux ou trois cabines et définir une partie des aménagements «à la carte» (un ou deux cabinets de toilette, etc.). Le plan de voilure privilégie la facilité. Le gréement fractionné à barres de flèche poussantes est doté d'une grand-voile entièrement lattée et d'un f autovireur. Le génois est en option, mais même dans la configuration de base la carène signée Jüdel-Vrolijk s'anime très vite. Aux allures abattues, le foc manque juste d'un peu de puissance dans les petits airs et de latitudes de réglages. La grande barre à roue garantit une bonne position et une bonne visibilité et ce voilier lourd (8,4 tonnes) aux lignes tendues est très plaisant sous voiles.